Коментар на „Столичен електротранспорт“-ЕАД,
във връзка с публикации в социалната мрежа с предложения за промяна на трамвайни маршрути и ремонт на трамвайни трасета.

По отношение на трамвайните линии:
1.ТМ мотриси PESA се доставят по проект „Интегриран столичен градски транспорт – фаза II“ на Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014 – 2020г. и бяха пуснати **временно по трамвайна линия 18**
до завършване на планираната реконструкция на трамваен релсов път по бул. “Цар Борис III“ – от ухо “Княжево“ до ухо “Съдебна палата“, без участъците на пл. "Руски паметник" и кръстовището на бул. "Цар Борис III" и бул. "Гоце Делчев" – част от настоящия проект.
След приключване на дейностите по реконструкция на трамвайния релсов път по бул. "Цар Борис" III трамваите ще обслужват изцяло реконструираното трасе на линия №5. Предложената линия **18** е с подходяща инфраструктура за този тип трамваи, като част от нея беше наскоро реновирана по компонент 3 от проект „Интегриран столичен градски транспорт – фаза II“ на Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014 – 2020 г.: Реконструкция на трамваен релсов път по ул. "Каменоделска" от кръстовището с бул."Константин Стоилов" до крайно трамвайно ухо "Орландовци". Движението на мотрисите по тази линия е съобразено с проекта и съгласувано с Управляващия орган.

2. Колите по ТМ линия № 1 са намалени с оглед дублирането им с трамвайна линия № 6 (и припокриване на маршрутите им), след стартиране на ремонтните дейности по III-ти метродиаметър по ул.”Скобелев”. Обслужването на гражданите в кв.”Иван Вазов” не е нарушено и ако трябва да се реорганизира линия, то това е линия ТМ № 6, която да бъде скъсена от жк “Обеля” до “Ц. Гара”, пл.”Възраждане” или кв.“Орландовци”, а линия № 1 да се възстанови с нормалния брой коли (5 коли на линия).

3.. Трамвайна линия № 10 с маршрут от ж.к.”Западен парк” до Метростанция “Витоша” (кв.”Хладилника”) е с една от големите превозни възможности (1440ч./час), обслужва се от 15 бр.(връх-сутрин и следобяд-т.е.от 05.00ч. до 13:00ч. и от 15:30 ч. до 20:30ч.) мотриси Т6А-2 –чешки, 4 осни, с 2 талиги, които са много подходящи за маршрута, предвид многото сложни съоръжения, през които преминават (кръстовището на бул.”Стамболийски” с бул.”Вардар” и с бул.”Константин Величков”, възела “Възраждане”, възела пл.”Македония”, кръговото на пл. “Журналист” и наклона между пл.”Журналист” и пл.”Велчова завера”(Семинарията). Последният участък в есенно-зимни условия изисква управление с повишено внимание и е добре мотрисите да са с по-малко нетно и брутно тегло, за да се избегнат големи инерционни сили при евентуални аварии. Така че предложението да се движат по този маршрут дълги и тежки (6 или 8 осни) мотриси е крайно неудачно (с изключение на PESA, но те са за други по-натоварени трасета и по европейски програми). При желание или оплаквания от претоварване (такива няма), има възможност да се пусне още една кола (от 15 на 16 бр.) и интервалът ще стане вместо на 6-7 минути на 5-6 минути. (Това означава по-често преминаване на трамваи по ул. “Граф Игнатиев”, но и по-голямо натоварване напр. на пл.”Македония”.)

4. ”Зелените трамваи” (модел Ве4) по ТМ линия №12 в момента са 8 на брой, движат се на 12 минути и осигуряват точното количество превозени комфортно (без да са полупразни) пътници между пл.”Журналист”, Централна гара, и кв.”Илиянци”, където в последните години много предприятия, заводи и дружества възстановиха и организираха производствена дейност, построиха цехове и офиси, и съответно пътникопотокът възвръща своите стойности отпреди 30 години. В тази връзка обслужването по ТМ лини №№ 11 и 12 е организирано оптимално.

5. Не можем да се съгласим с определението, че линия №3 е „мъртва“. По нея мотрисите са също от типа Т6А-2-чешки, движат се на 14 минути (с изключение на времевия пояс след 21.30 ч), обслужва се от 6 коли в делничен ден, оптимално за тези квартали (“Св.Троица”, Захарна фабрика, Централни гробища), с превозна възможност от 700 човека/час. Тази линия също преминава през сложни съоръжения (особено кръстовището на бул.”Стамболийски” и бул.”К.Величков” , възела”Възраждане “ и др.), заради което пускане на 6 осни и 30-метрови мотриси е неоправдано.

Напомняме, че съгласно Договора за обществен превоз на пътници (ДОПП) експлоатационните планове се изготвят от “Център за градска мобилност” и утвърждават от Столична община на база на извършено преброяване на пътникопотоците и с цел по-добро обслужване на гражданите.

По отношение на инфрастуктурните трасета:
Всички посочени трасета са заложени в програмите за основни ремонти на “Столичен електротранспорт” –ЕАД. Същите ежегодно се представят на Столична община и се разглеждат от назначена за целта комисия. В зависимост от възможностите на бюджета на Столична община се финансират ремонтните дейности на част от тях. Напомняме, че съгласно ДОПП финансирането на реконструкциите и основните ремонти се извършва от Столична община. Конкретно за посочените трасета:

1. Реконструкция на трамваен релсов път по бул. “Цар Борис III“ – от ухо “Княжево“ до ухо “Съдебна палата“, без участъците на пл. "Руски паметник" и кръстовището на бул. "Цар Борис III" и бул. "Гоце Делчев" е част от „Интегриран столичен градски транспорт – фаза II“ на Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014 – 2020 г. и предстои обявяване на обществена поръчка от СО. За обекта има технически проекти и разрешение за строеж.
2. За реконструкция на трамваен релсов и ККМ по бул.“Стамболийски“ предстои обявяване на обществена поръчка от Столична община до края на 2019 г. За обекта има технически проекти и разрешение за строеж.
3.За реконструкция на трамваен релсов и ККМ по бул.“Дж.Баучер“ има изготвен проект и е заложен в бюджета на Столична община за 2020г. Предстои обявяване на тръжна процедура.

4.За трамвайния релсов път по “Илиянско шосе” - има изготвен идеен проект.

5.За трамвайния релсов път по бул.“Княгиня Мария Луиза” от ул.”Козлодуй” до V-та градска болница - предстои възлагане на проектиране.

04.12.2019г.